1990
ANNUAL
REPORT

Ontario Northland

92-00262/

Ontario

The 90th Annual Report of the Ontario Northland Transportation Commission for the year ending December 31, 1990

Province of Ontario

Honourable Bob Rae
Premier

Honourable Shelley Martel
Minister of Northern Development

Ontario

The Honourable Lincoln M. Alexander
P.C., Q.C., C.St.J., B.A.
Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

May it please your Honour:

I beg leave to present the 90th annual report of the Ontario Northland Transportation Commission for the year ending December 31, 1990.

Respectfully submitted,

Shelley Martel
Minister of Northern Development

1991

Ontario Northland

The Honourable Shelley Martel
Minister of Northern Development
Parliament Buildings
Toronto, Ontario

Madam:

I beg to submit the annual report for the year 1990 of the Ontario Northland Transportation Commission, and I have the honour to be, Madam,

Yours faithfully,

M.D. Sinclair
Chairman, ONTC

1991

Ontario Northland Transportation Commission

M.D. Sinclair
Chairman,
Sudbury

R.G. Brisson
Commissioner,
Cochrane

L.P. Compton
Commissioner,
Keewatin

M. Freedman
Commissioner,
Kirkland Lake

G.J. Gagnon
Commissioner,
Hearst

W.A. Keller
Commissioner,
Mindemoya

R.S. Lucenti
Commissioner,
North Bay

V.M. Power
Commissioner,
Timmins

F. Wapachee
Commissioner,
Moose Factory

Principal Officers

P.A. Dyment
President & CEO

D.E. Mc Dougall
Vice President, Finance

R.S. Hutton
Vice President, Computer Services

K.J. Moorehead
Vice President, Rail Services

K.J. Wallace
Vice President, Telecommunications

E. Marasco
Vice President, Passenger Services

C.M. Boston
Vice President, Administration

T. O'Connell
Counsel

The North...a land so big most people can't even imagine its total expanse of rock and water, towering pine and limitless muskeg. The North...throbbing with spring and summer energy in a rush to renew life.

President's message

1990 was a particularly difficult year for the North. As the Canadian economy s1id into recession the regional economy of Northern Ontario suffered additional blows in the resource sector. The closures of the Sherman and Adams iron mines alone created widespread unemployment and a loss of 2-milllon tonnes of annual rail freight business for the railroad. The deepening recession caused a general decrease in freight shipments for rail, truck, air and bus services.

Widespread unemployment and decreased disposable income for people still working created a decline in general passenger travel in all modes. The same factors were responsible for reduced tourist visits in the order of 25 per cent from the previous year. In the face of declining revenues, the company took steps to cut costs in many areas with no affect on operating safety and reliability.

During the year, many proiects were initiated with the objective of building toward an enhanced position when the economy turns around. Construction starts in Cochrane and Kirkland Lake will result in new revenue properties next year which will also provide improved passenger services. Several new development projects aimed at an expanded tourist experience for the Polar Bear Express in Moosonee and Moose Factory were initiated in recognition of the vital importance of this attraction as a tourist draw to the entire James Bay Frontier travel region. The project to develop the company's rail lands in Timmins also moved ahead.

The addition of the Nindawayma ferry in 1989 relieved the traffic congestion previously experienced at both Tobermory and South Baymouth. In terms of passenger volumes, the ferry service had only a small decline from the previous year while the excursion vessel, Chief Commanda II experienced a significant increase in riders.

Our airline, norOntair, continued to provide essential service to 22 Northern Ontario communities and Winnipeg with no significant change in operations or schedules.

Telecommunications expanded its business during the year and continued to upgrade its technology and services to consumers and businesses in the North.

Our trucking line, Star Transfer, suffered from the decline in commerce and moved to cut fixed and operating costs while continuing to provide essential service throughout the region.

P. A. Dyment

Peter A. Dyment
President and CEO

Tourism

Ontario Northland Tourism launched the company's first fully-integrated marketing campaign, "Be My Guest In Northern Ontario" in the fall of 1989 for the 1990 tourism season. Media buying concentrated on the mass market from Oshawa to Windsor where research indicated residents had a low awareness and purchase consideration for a Northern Ontario holiday. When factors such as the impending recession, the advent of the GST and the high cost of fuel, liquor, food and lodging were compared with a competing U.S. holiday, the decision to concentrate solely on the southern Ontario market was finalized.

The 1990 campaign, conducted in cooperation with the Northern Ontario Regional Tourist Associations, was an important factor in reaching the levels of ridership experienced on our passenger operations considering the "down" market.

Of the many "test" conditions utilized in the campaign, the decision to advertise in six languages within the Metro Toronto market was crucial. Although response was less than expected, this was the first time an Ontario tourism operation had marketed directly to a target population in their own language. Some "pioneering" effort may be required to fully develop this new segment.

A full slate of high-quality fall colour tours utilizing Northlander, Bus and Chief Commanda products was taken to market in the late summer but the target audience, most of whom are on fixed pension and other retirement incomes, failed to respond when the media became saturated with news of the impending recession.

For its second and last year, the Be My Guest campaign was totally revitalized for the 1990 fall launch to include a more intense marketing appeal featuring Northern holiday opportunities of interest to people suffering from the gridlocked

roads, airlocked airports, rising crime rate and crowded conditions of the designated market area.

Also in the fall, the division began the development of a professional Betacam video production facility based in North Bay to produce national-quality corporate and tourism videos and commercials for the company and allied tourism industry partners. At the same time, planning and production began for a completely new "all-North" tourism marketing campaign to be launched in the fall of 1991 for the 1992 season when, it is hoped, the negative effects of the recession and GST will have abated and new tourism opportunities for the North will be realized.

Northern Skies

THE NORTHERN WAY

norOntair

LA VOIE DU NORD

0664400024291

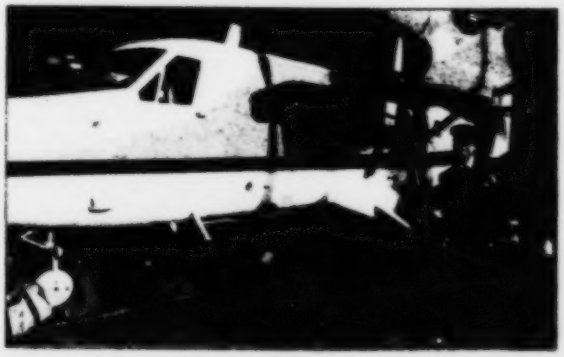
The first commercial airline to provide scheduled Dash-8 service, norOntair provides a vital link to Toronto and the world at major Northern airports.

Due to the high service level provided on its Dash-8 routes and joint fares with various other air carriers, norOntair passenger demand increased during the year.

With $12.5-million in revenue for the year generated through increased passenger acceptance and fare increases, the operation succeeded in reducing the requirement for government reimbursement by a half million dollars for service to communities which cannot generate economically viable passenger loads.

With no major route or schedule changes during the operating year, norOntair concentrated on examining alternate aircraft to replace the fleet of Twin Otters now operating on more remote routes. Though the Twin Otter has one of the best safety and maintenance records in the aviation industry, customer acceptance is low because of engine noise levels, the unpressurized cabin and restricted seating. Replacement aircraft recommendations based on load requirements, airport and weather conditions, ease of maintenance and safety are expected to be made in 1991.

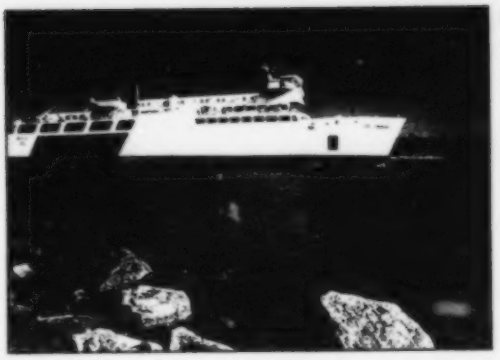
Though the market continues to centralize on business travel, other segments including group tours and high-end hunting and fishing packages, marketed in conjunction with lodges and outposts, are beginning to show growth potential.



Ontario Northland provides norOntair service to 23 communities.

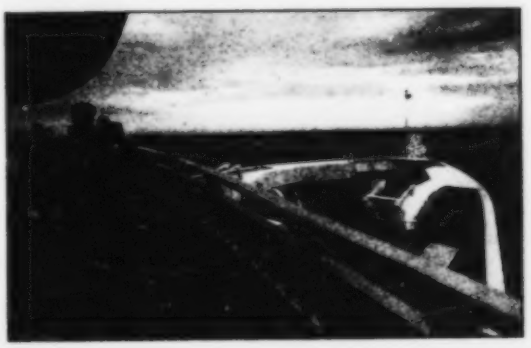
Northern Waters

With the extension of Chi-Cheemaun spring / fall sailing schedules, and the addition of the Nindawayma to the summer schedule local and tourist traffic between Tobermory and South Baymouth was moved this season with considerably greater efficiency. Expected vehicle and passenger loads, however, did not materialize due to the effects of the onset of the recession.



The Chi-Cheemaun and Nindawama are the largest ships of their type operating today on the Great Lakes.

During the winter layup, normal scheduled maintenance was carried out on the Chi-Cheemaun while major refit work was performed on the Nindawayma to bring the vessel up to Ontario Northland operating standards.



Marine service for tourist and local passenger and freight traffic is provided between Tobermory and South Baymouth, Moosonee and Moose Factory and at North Bay.

Due to new tourism products developed for the Chief Commanda II and intensive local and regional marketing campaigns, this Lake Nipissing cruise vessel managed to record a 23 per cent gain in customer traffic over the previous year. Operating costs, especially for the regular scheduled cruise to the French River, for which there has been a major decline in demand, kept the operation in a loss position. Further revisions in products, schedules and marketing are planned for the 1991 cruise season.

The major rebuild performed on the Manitou II barge plying the Moose River between Moosonee and Moose Factory Island was largely responsible for an increase in tonnage carried for the season. Mandatory overhaul of the vessel's engines is scheduled during the winter.

Northern Rails

The loss of freight business during the year, in particular more than $12-million from the closure of the Sherman and Adams mines necessitated a drastic restructuring of rail operations. Staff reductions of 140 employees occurred primarily through a one-time early retirement program and attrition. Despite the declining revenue, the railroad is still forced to maintain track and support systems for remaining freight and passenger operations.

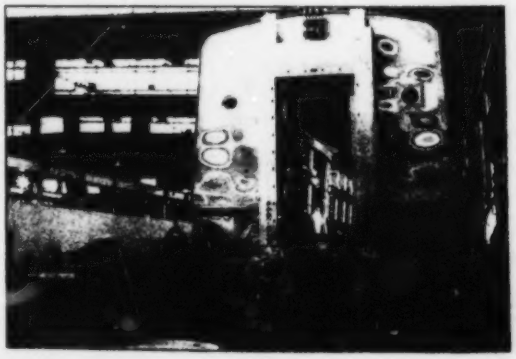
Ontario Northland
120501
COCHRANE
MOOSONEE
GST NO 'NO TPS R 12' 200025

Negotiations continued with Canadian National Railways for the North Line track, property and some structures which will eventually enable ONR service from Cochrane to Hearst.

The passenger car building program continued with 7 cars completed and in service but the future of the program depends on forthcoming decisions on rail passenger service for the North.

A new spur line was completed to the Moosonee airport as the first step in the re-establishment of this community as a maior shipping centre for the James Bay region. This will improve freight connections to air, tractor train and barge shipping. Management objectives for the next two years in rail services will concentrate on the attraction of new replacement freight business, improved service efficiency and cost reduction. The Freight Marketing organization was restructured under rail services for better communication and cooperation by the end of the year.

The Polar Bear Express attracts travelers from around the world each summer for the ride "down North" to Moosonee and Moose Factory.



Skilled employees at the North Bay shops are building one of the most advanced, all-electric passenger train sets in North America.

Northern Roads

delivery system.

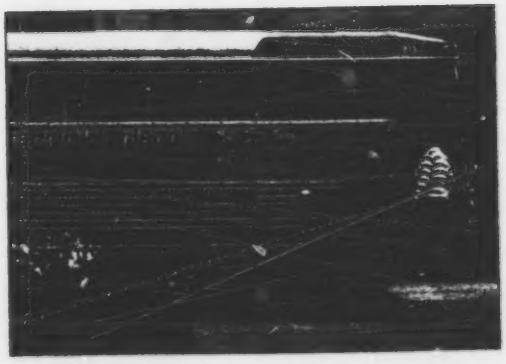
Bus tours from the North to major attractions and United States destinations continued their popularity especially with the retirement market segment. During the year the company sold more than 30 tours.

Negotiations were initiated with Gray Coach for the takeover of that company's North Bay/ Toronto and Sudbury/Toronto routes. It was expected the final package would include main highway and feeder route licenses as well as a number of highway coaches and some buildings and property. The company undertook this project to provide through-bus service between Northern destinations and Toronto, improved scheduling and an opportunity to develop north-bound bus tours to enhance our total tourism initiative.

Ontario Northland highway coaches travel Northern roads every day carrying local and tourist travelers and efficient bus parcel express shipments.

Low-cost scheduled bus service throughout the Northeast continues to be a major means of local travel and ridership levels remained stable as the effects of the recession force people to seek the least-cost mode of travel.

Bus Parcel Express (BPX) service continued as a vital small-to-medium-size parcel



From routes and schedules to coaches and terminals, Ontario Northland is constantly improving highway services for Northern travelers and shippers.

Passenger Services, Land

Economic conditions in 1990 called for a delicate balancing act between the need to raise fares for higher revenue to cover increasing fixed and operating costs and the declining purchasing power of both the regular and tourist rider.

Although passenger demand for travel on the Northlander train between Toronto and Cochrane did not decrease appreciably, there was significant resistance to increased charges for fares, food and beverage service. The "Little Bear" mixed train serving Cochrane and Moosonee/Moose Factory ran with consistent loads during the year with a noticeable increase in demand from shoulder-season tourists bound for wilderness canoe or eco-tour experiences. Several proiects were started to further develop these opportunities, some in partnership with experts from the Ministry of Natural Resources.

While the Hannah Bay Goose Camp continues to attract hunters in search of a "world class" wing-shooting experience, the product cannot generate sufficient marketing funds to expand sales opportunities in U.S. and foreign markets.

In response to considerable pressure from the market for the replacement of the night train service to Toronto cancelled a year ago in the VIA cutbacks, negotiations were undertaken with federal authorities for the funding of a new train service. This option, however, has proven impossible and the company is waiting for the results of further deliberation by the Province.

New passenger facilities at our terminals in Toronto, North Bay, Englehart, Timmins, Kirkland Lake and Cochrane provide high levels of comfort and ease of movement for our customers and increased efficiencies for rail and bus operations.

By the end of the year passenger and food service cars and two auxiliary power units had been completed out of a full complement of 23 units of the new train being built in the company's North Bay shops. These units are now in service with the Little Bear operation. Pending funding decisions, we expect the completion of this advanced, all-electric train set by 1993.

Vacationers are fascinated by the traditional lifestyle of the inhabitants of Northern Ontario, and by the beauty and symbolism of their culture.

Development

Ground-breaking ceremonies for a $3-million development in Cochrane launched a complete renovation of the 1910 station with the addition of a 23-room hotel. Architecturally, the new building will maintain the traditional railroad flavour but utilizes modern materia1s and construction techniques. At a similar ceremony in Kirkland Lake, officials broke ground for a $6-million bus station with 30,000 square feet of office and retail space above. Both projects are expected to be complete for service by mid-1991.

Negotiations began between the company and Native development corporations for a joint-venture hotel project in Moosonee as part of the total revitalization of the Polar Bear Express attraction.

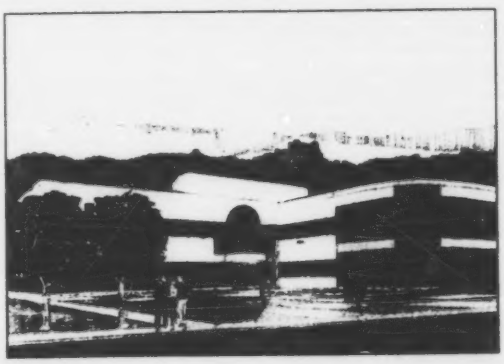
The new North Bay station was officially opened in the early fall providing enhanced bus / rail passenger services.

In Timmins, environmental testing and re-zoning programs were undertaken for the company's proposed development projects on the recently vacated downtown rail yard lands. Preparations were also made for the sale and transfer of other core area land, not required for development, to the municipality.

The company finalized the assembly of some properties in Temagami to complete a parcel of rail land in anticipation of a future tourism development in cooperation with TEMCOR, a locally-financed and managed business consortium.

Ontario Northland International Consulting Services, a Development subsidiary, completed several projects including an East Africa Transport Corridor Pre-Feasibility Study, a Railway Traffic Costing Model for the World Bank and a railway commercial development educational program for the World Bank and the Union of African Railways. The division is bidding on several major Canadian and foreign projects for 1991.

In Cochrane, the home of the Polar Bear Express, Ontario Northland is building a new station, hotel and restaurant.



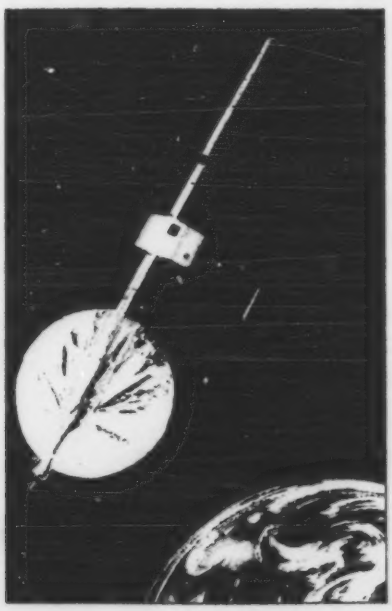
Highway Services combine with modern office and retail space in Ontario Northland's new development in Kirkland Lake.

Telecommunications

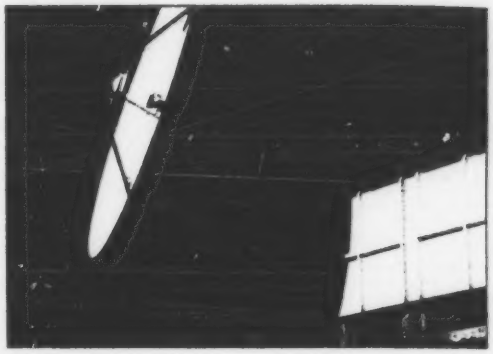
Phase III of Telecommunication's four-phase fibre optic cable project was completed during the year. It will eventually link all service communities from North Bay to Timmins and Cochrane in 1992.

To enhance our leadership role in technology, we reached an agreement with IBM Canada to create a new Systems Division which became the IBM Authorized Agent for Northeastern Ontario. The operation had a fast start with immediate applications of mid-size systems in resource industries and education settings. Our established office equipment business in portable computers and facsimile machines continued though with decreased demand from the market.

Satellite operations for long distance telephone and broadcast transmissions were improved with upgraded earth stations and additional capacity on the Anik C2 satellite.



Across the street, across the country, across the world and into outer space, Ontario Northland Telecommunications keeps the North in touch.



Fibre optics and computers, engineering services and earth stations, O.N. Telecom provides advanced technology solutions to communicating across the vastness of the North.

An access node into the Canada-wide Datapac system now provides Northerners with connections to computer databases, automatic credit card authorization, electronic mail and a host of other services.

The SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) system in Timmins became operational providing a computer-based means of monitoring the entire Telecommunications network.

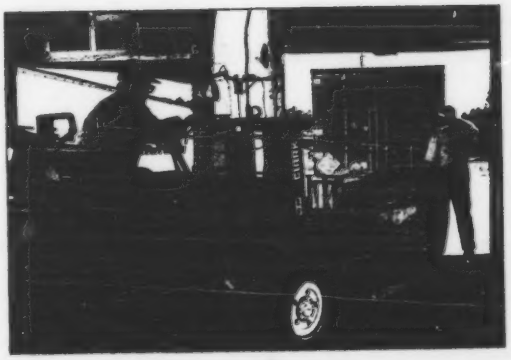
A new marketing venture to launch the IBM business and expand consumer and industrial product lines was undertaken. Programs included extensive media advertising for product and a direct mail campaign to more than 12,000 businesses from North Bay to Moosonee featuring computer and office products, networks, long-distance telephone features, remote site sensing and systems design. The heightened awareness of the division and its services has resulted in significant new business leads.

Star Transfer

Star Transfer, the company's trucking division, continued to lose revenue during the year as mining exploration and operations dwindled with the decline in demand for metals. Concurrent slippage in the forest industries and manufacturing sectors contributed further to the lack of haulage business.

Operating costs remained high during the period due to substantially higher fuel and maintenance costs in the North. These could not be supported by higher freight tariffs because of the increased industry competition resulting from deregulation.

The company began intensive planning for the reduction of high-cost terminals and other space, and routes and schedules have been streamlined for greater efficiency. Most of these operations changes will be carried out in 1991.



Northern industry relies on fast, efficient Star Transfer services for on-time delivery of production materials and products.

Through the seasons from ice and snow to shimmering summer heat, Star Transfer drivers are on the road day and night keeping the North on the move.

AUDITOR'S REPORT

To the Ontario Northland Transportation Commission
and to the Minister of Northern Development.

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 1990 and the consolidatcd statements of income and retained earnings, contributed surplus and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 1990 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

J.F. Otterman

J.F. Otterman, F.C.A.,
Assistant Provincial Auditor

Toronto, Ontario,
March 15, 1991.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1990

(dollars in thousands)

	Assets	1990 $	1989 $
Current Assets	Cash and short-term investments	**943**	8,374
	Accounts receivable	**23,893**	17,119
	Materials and supplies	**11,880**	12,869
	Prepaid expenses	**730**	527
		37,446	38,889
Long-Term Investments	Government bonds (market value $1,993; 1989- $24,727)	**1,997**	24,530
Other Assets	Self-insurance fund (note 2) (market value $3,189; 1989 - $2,898)	**3,244**	2,832
	Bus franchises	**268**	298
	Investment in Telesat	**150**	150
	Goodwill	**400**	500
	Deferred pension charge (note 3)	**6,176**	5,371
		10,238	9,151
Investment in Property (schedule 1)		**226,883**	207,918
		276,564	280,488

Approved on behalf of the Commission:

M.D. Sinclair
Chairman

P.A. Dyment
President and CEO

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Consolidated Balance Sheet
as at December 31, 1990

(dollars in thousands)

	Liabilities and Equity	1990 $	1989 $
Current Liabilities	Accounts payable and accrued charges	**14,386**	20,107
Deferred Revenue (note 4)		**856**	994
Provision for Self-Insurance (note 2)		**3,244**	2,832
Long-Term Debt	Loan from Province of Ontario, non-interest bearing and with no specific terms of repayment	**35,208**	35,208
Province of Ontario Equity	Contributed surplus	**13,828**	16,094
	Retained earnings	**209,042**	205,253
		222,870	221,347
		276,564	280,488

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Consolidated Statement of Income and Retained Earnings
for the year ended December 31, 1990

(dollars in thousands)

	1990 $	1989 $
Operating Revenues (schedule 2)	**137,090**	142,573
Operating Expenses (schedule 2)	**131,400**	128,437
Operating Income	**5,690**	14,136
Investment Income	**3,414**	4,773
Interest Expense	**(138)**	(142)
Retirement Incentive (note 5)	**(5,177)**	-
Net Income for the year	**3,789**	18,767
Retained Earnings, beginning of year	**205,253**	186,486
Retained Earnings, end of year	**209,042**	205,253

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Consolidated Statement of Contributed Surplus
for the year ended December 31, 1990

(dollars in thousands)

		1990 $	1989 $
Balance, beginning of year		**16,094**	18,358
Add:	Marine Services (Moosonee) barge upgrade	-	150
		16,094	18,508
Less:	Depreciation	**2,266**	2,414
Balance, end of year		**13,828**	16,094

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Consolidated Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1990

(dollars in thousands)

		1990 $	1989 $
Operating Activities	Net income for the year	3,789	18,767
	Items not affecting cash:		
	Depreciation	7,621	6,655
	Amortization and loss on sale (gain on sale) of bonds	308	(345)
	Increase in accounts receivable	(6,774)	(351)
	Decrease (increase) in materials and supplies and prepaid expenses	786	(123)
	Decrease in accounts payable	(5,721)	(3,084)
	Amortization of deferred revenue	(138)	(82)
	Increase in deferred pension charge	(805)	(745)
		(934)	20,692
Financing Activities	Capital reimbursement from the Province	-	150
Investing Activities	Investment in fixed assets	(29,789)	(32,438)
	Purchase of bonds	-	(1,190)
	Proceeds from sale of bonds	22,355	14,944
	Proceeds from sale of fixed assets	937	671
		(6,497)	(18,013)
Increase (decrease) in cash and short-term investments during the year		(7,431)	2,829
Cash and short-term investments, beginning of year		8,374	5,545
Cash and short-term investments, end of year		943	8,374

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Schedule of Investment in Property
as at December 31, 1990

SCHEDULE 1

(dollars in thousands)

		1990 $	1989 $
Rail	Roadway	126,416	121,458
	Buildings	29,826	23,912
	Equipment	56,233	48,221
Telecommunications		64,067	57,096
Buses		3,685	3,162
Boats		967	967
norOntair	Aircraft	15,943	15,943
	Other	3,940	3,940
Star Transfer Limited	Vehicles	2,384	2,169
	Other	1,296	1,185
The Owen Sound Transportation Company, Limited	Vessels	19,811	19,811
	Other	385	381
		324,953	298,245
Less: accumulated depreciation		124,140	114,947
		200,813	183,298
Under construction		26,070	24,620
Investment in property		226,883	207,918

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Schedule of Operating Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1990

SCHEDULE 2

(dollars in thousands)

		1990 $	1989 $
Rail Services	Sales Revenue	42,985	52,210
	Government Reimbursement (note 6)	18,233	20,256
	Total Revenue	61,218	72,466
	Expense	66,376	71,065
	Income (loss) from operations	(5,158)	1,401
Telecommunications	Sales Revenue (note 7)	42,069	39,337
	Expense	28,843	26,703
	Income from operations	13,226	12,634
Air Services	Sales Revenue	12,492	10,203
	Government Reimbursement (note 6)	4,000	4,500
	Total Revenue	16,492	14,703
	Expense	15,553	12,674
	Income from operations	939	2,029
Transport/Express Services	Sales Revenue	4,773	5,328
	Expense	6,619	6,450
	Loss from operations	(1,846)	(1,122)
Marine Services (Owen Sound)	Sales Revenue	5,127	5,126
	Government Reimbursement (note 6)	1,400	-
	Total Revenue	6,527	5,126
	Expense	7,423	5,608
	Loss from operations	(896)	(482)

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Schedule of Operating Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1990

SCHEDULE 2
(continued)

(dollars in thousands)

		1990 $	1989 $
Bus Services	Sales Revenue	5,358	5,086
	Expense	5,622	5,165
	Loss from operations	(264)	(79)
Marine Services (North Bay)	Sales Revenue	338	283
	Expense	653	506
	Loss from operations	(315)	(223)
Marine Services (Moosonee)	Sales Revenue	103	85
	Government Reimbursement (note 6)	62	62
	Total Revenue	165	147
	Expense	172	155
	Loss from operations	(7)	(8)
Tourist Facilities (Hannah Bay)	Sales Revenue	150	97
	Expense	139	111
	Income (loss) from operations	11	(14)
Total Operations	Sales Revenue	113,395	117,755
	Government Reimbursement (note 6)	23,695	24,818
	Total Revenue	137,090	142,573
	Expense	131,400	128,437
	Income from operations	5,690	14,136

See accompanying schedules and notes to consolidated financial statements.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 1990

1. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

(a) Basis of accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Star Transfer Limited, the Owen Sound Transportation Company, Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

(b) Materials and supplies

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at the most recent price paid. Used rail is shown at estimated utility value.

(c) Long-term investments

Long-term investments are stated at acquisition cost, net of any unamortized bond discount or premium.

(d) Investment in property and depreciation

Fixed assets are stated at acquisition cost.

Depreciation is calculated on the straight-line basis over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives used for principal categories of assets are as follows:

Roadway-main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Vessels	30 years
Telecommunications equipment	15 years
Aircraft	10 years
Boats	20 years
Vehicles	3 years
Buses	10 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain fixed assets purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to Contributed Surplus. Annual depreciation on these fixed assets is recorded as a reduction of Contributed Surplus.

(e) Other assets

Bus franchises and goodwill are stated at unamortized acquisition cost and amortization is calculated on the straight-line basis over 10 years. The self-insurance fund and the investment in Telesat are stated at acquisition cost.

(f) Income taxes

As an agency of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

(g) Vacation pay

The Commission accounts for vacation entitlement payments on a cash basis. There is no accrual at the end of the year for vacation entitlements earned but not paid. Had these amounts been included in the accounts current liabilities would have increased by approximately $4,112,000 (1989 - $4,480,000) along with a corresponding decrease in retained earnings.

2. SELF-INSURANCE FUND

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets.

3. PENSION PLAN

The Commission is the trustee for its contributory pension plan which covers all permanent staff.

The net cost of pension benefits is actuarially determined on the basis of management's best estimates using the projected benefit method pro-rated over the service lives of employees. The net cost of pension benefits includes the amortization over the remaining service lives of the plan members of the initial net pension surplus and the 1990 experience gain. Pension plan assets were valued at a market related value based on recognizing the difference between book and market values at each year end over a five year period.

The Commission's share of the net cost of pension benefits earned by employees during the year was $1,397,000 (1989 - $1,496,000). In 1990, the Commission funded the amount of $2,202,000 (1989 - $2,241,000). The excess of the funded amount over the net cost of benefits earned is recorded as a Deferred Pension Charge on the Balance Sheet.

The actuarial valuation prepared for accounting purposes as at December 31, 1990 disclosed a surplus of $12,984,000 (1989 - $19,331,000) representing the excess of plan assets of $206,230,000 (1989 - $207,243,000) over accrued pension benefits of $193,246,000 (1989 - $187,912,000). This valuation assumed an expected rate of return on plan assets of 7 1/2 per cent and projected pay increases of 5 1/2 per cent.

4. DEFERRED REVENUE

In 1985, the Commission received $1,740,000 as full settlement for revenue lost through the rerouting of certain long distance telephone traffic. This amount is being amortized to income over the eight remaining years of the original agreement.

5. RETIREMENT INCENTIVE

During the year, one of the Commission's major customers closed its mining operations at two mines located in Northern Ontario. In connection with this closure, incentives to retire were extended to a number of the Commission's employees. A total of 107 employees accepted the offer at a cost of $5,177,000.

6. GOVERNMENT REIMBURSEMENT

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry entered into a fixed price contract which defined the amount of compensation which the Province of Ontario provided for the year 1990.

A portion of the amount for the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is received from the National Transportation Agency of Canada under Section 261 of the Railway Act.

Details of Government Reimbursement received are as follows:

		1990 $	1989 $
From Province of Ontario:			
	Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	**16,235,000**	17,810,000
	Air Services	**4,000,000**	4,500,000
	Marine Services (Moosonee)	**62,000**	62,000
	Marine Services (Owen Sound)	**1,400,000**	-
From National Transportation Agency		**1,998,000**	2,446,000
		23,695,000	24,818,000

7. TELECOMMUNICATION REVENUE AGREEMENTS

The Commission has revenue-sharing agreements with Bell Canada and Northern Telephone Limited, subsidiaries of Bell Canada Enterprises Inc.. These revenue-sharing agreements may be terminated by either party after giving 180 days and 60 days prior notice, respectively. Approximately 70 per cent (1989 - 73 per cent) of telecommunications revenue depend on these agreements.

8. COMMITMENTS

Rail Line Purchase

The Commission has entered into an agreement with the Canadian National Railway Company to purchase, for a nominal amount, certain lands, buildings and operations related rail facilities located between Cochrane and Calstock in the Province of Ontario. The agreement has been approved by the National Transportation Agency of Canada, but requires further federal and provincial government approvals before being finalized.

Gray Coach Purchase

The Commission has entered into an agreement to purchase certain assets from Gray Coach Lines Inc. for the sum of $7 million. The agreement requires certain regulatory and Government of Ontario approvals before being finalized.

9. COMPARATIVE FIGURES

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

RAPPORT ANNUEL 1990

Ontario Northland

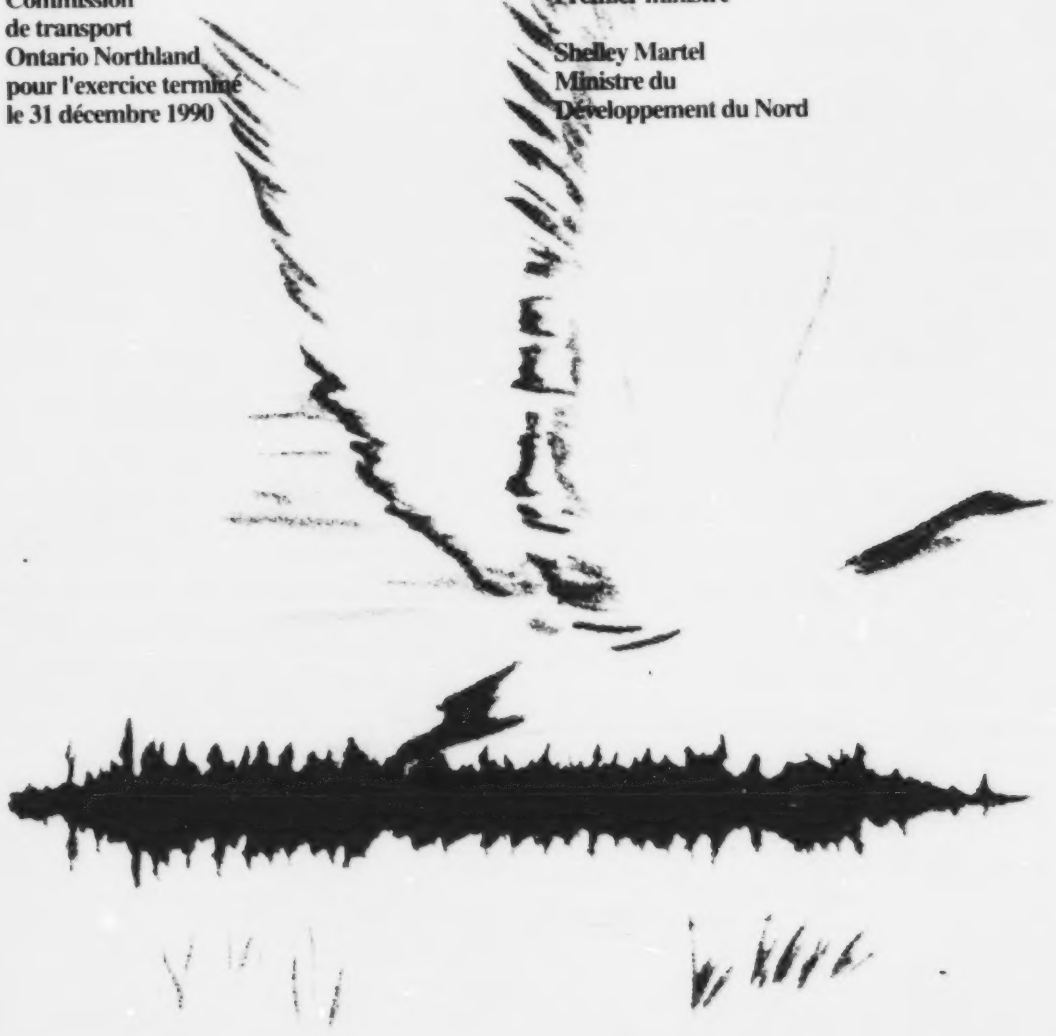
Ontario

Le 90e rapport annuel de la Commission de transport Ontario Northland pour l'exercice terminé le 31 décembre 1990

Province de l'Ontario

Bob Rae
Premier ministre

Shelley Martel
Ministre du Développement du Nord



Ontario

L'honorable Lincoln M. Alexander
C.P., c.r., C.St.J., B.A.
Lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

Son Honneur le lieutenant-gouverneur,

Je vous soumets le 90e rapport annuel de la Commission de transport Ontario Northland qui se rapporte à l'exercice clos le 31 décembre 1990.

Je vous prie d'agréer, Son Honneur le lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

Shelley Martel
Ministre du Développement du Nord

1991

Ontario Northland

L'honorable Shelley Martel
Ministre du Développement du Nord
Édifices du Parlement
Toronto (Ontario)

Madame,

Je vous soumets le rapport annuel de l'exercice 1990 de la Commission de transport Ontario Northland.
Je vous prie d'agréer, Madame, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président,

M.D. Sinclair
Commission de transport Ontario Northland

1991

La Commission de transport Ontario Northland

M.D. Sinclair
Président,
Sudbury

R.G. Brisson
Commissaire,
Cochrane

L.P. Compton
Commissaire,
Keewatin

M. Freedman
Commissaire,
Kirkland Lake

G.J. Gagnon
Commissaire,
Hearst

W.A. Keller
Commissaire,
Mindemoya

R.S. Lucenti
Commissaire,
North Bay

V.M. Power
Commissaire,
Timmins

F. Wapachee
Commissaire,
Moose Factory

La Direction

P.A. Dyment
Président, directeur général

D.E. Mc Dougall
Vice-président, Finance

R.S. Hutton
Vice-président, Services d'informatique

K.J. Moorehead
Vice-président, Services ferroviaires

K.J. Wallace
Vice-président, Services de télécommunications

E. Marasco
Vice-président, Services aux voyageurs

C.M. Boston
Vice-présidente, Administration

T. O'Connell
Conseiller juridique

Le Nord... un territoire si vaste que la plupart des gens ne peuvent s'imaginer son étendue totale composée de roc, d'eau, d'énormes pins et de tourbière sans limites. Le Nord... un territoire qui vibre d'énergie printanière dans son élan vital vers le renouvellement de son existence.

Message du président

L'année 1990 s'est avérée fort difficile pour le Nord. Au fur et à mesure que l'économie du pays s'enlisait dans la récession, la région de l'Ontario Nord en subissait les répercussions dans le secteur des ressources naturelles. La seule fermeture des mines de fer Sherman et Adams a entraîné du même coup une montée en flèche du chômage et la perte annuelle de 2 millions de tonnes de fret par transport ferroviaire. La récession a aussi été la cause d'une diminution générale des envois de marchandises par train, par avion, par camion ou par autobus.

Le haut taux de chômage et le pouvoir d'achat affaibli des gens encore sur le marché du travail ont diminué le nombre habituel des voyageurs, peu importe le mode de transport emprunté. Ces mêmes facteurs ont réduit de 2 p. cent la quantité de visites touristiques par rapport à l'année précédente. Face à une telle baisse de ses recettes, la compagnie a pris les mesures nécessaires pour réduire les coûts dans différents secteurs d'activités sans pour autant mettre en cause la fiabilité et la sécurité de ses opérations.

Au cours de l'année, nous avons entamé de nombreux ouvrages dans le but précis de conserver le statu quo économique jusqu'à ce que la récession fasse marche arrière. Le début des travaux à Cochrane et à Kirkland Lake engendreront de nouveaux revenus pour l'an prochain et amélioreront la qualité de nos services aux voyageurs. Plusieurs travaux d'aménagement visant à accroître le bagage touristique de l'Express de l'Ours Polaire ont été entrepris à Moose Factory et à Moosonee. En effet, nous avons tenu compte de l'importance primordiale que revêt cette attraction touristique pour toute la région frontalière de la Baie James. L'aménagement des propriétés ferroviaires de la compagnie à Timmins a également fait des progrès.

L'acquisition du nouveau traversier Nindawayma en 1989 a mis fin aux embouteillages à Tobermory et à South Baymouth. Nos traversiers ont transporté un peu moins de voyageurs comparativement à l'année précédente; par contre, le nombre de passagers à bord du bateau d'excursion Chief Commanda II sur le lac Nipissing a augmenté sensiblement.

Notre compagnie d'aviation norOntair a continué de fournir des services essentiels à 22 communautés nord-ontariennes et à Winnipeg sans apporter de modifications d'importance à ses opérations ou à ses horaires.

Dans le domaine des télécommunications, notre chiffre d'affaires a augmenté. Nous avons continué de moderniser notre technologie et de bonifier nos services auprès des gens et des commerces du Nord.

Star Transfer, notre compagnie de camionnage, a aussi subi le choc de la récession. Des mesures ont été prises pour réduire ses coûts d'exploitation et ses frais fixes et pour fournir les mêmes services essentiels dans toute la région.

P. A. Dyment

Peter A. Dyment
Président, directeur général

Tourisme

Au cours de l'automne 1989, la Division du tourisme d'Ontario Northland a inauguré sa première campagne de marketing pleinement intégrée. Son thème, "Soyez mon invité dans l'Ontario Nord", avait été choisi en prévision de la saison touristique 1990. L'achat de publicité médiatique a été concentré sur les grands marchés touristiques depuis Oshawa jusqu'à Windsor. Selon nos recherches, les habitants de cette région connaissaient peu le Nord et ses attraits touristiques, et constituaient une clientèle potentielle pour le Nord ontarien. Après avoir soigneusement étudié les effets de la récession et ceux de l'entrée en vigueur de la TPS, et après avoir comparé les coûts du carburant, des boissons alcooliques, des aliments et de l'hébergement dans le Nord à ceux aux États-Unis, nous avons conclu qu'il valait mieux concentrer nos efforts sur le développement touristique du Sud de l'Ontario.

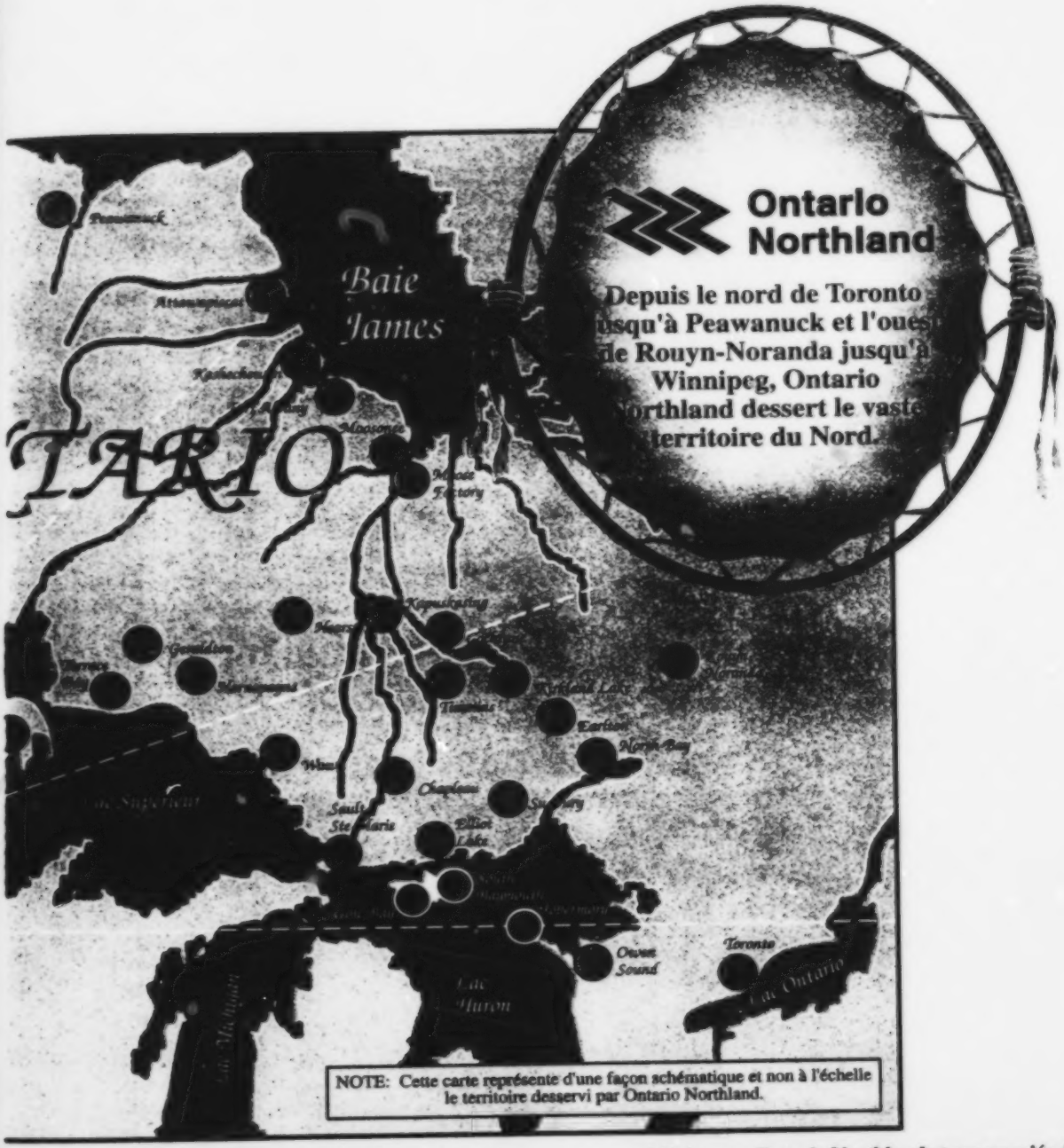
La campagne de 1990, menée en collaboration avec des associations touristiques régionales du Nord ontarien, nous a grandement permis d'atteindre notre objectif et de compter parmi nos voyageurs un bon nombre de touristes, malgré un marché "à la baisse".

L'un des stratèges les plus déterminants de notre campagne fut celui d'émettre nos textes publicitaires en six langues afin d'atteindre les diverses populations ethniques de la communauté urbaine de Toronto. Bien que leur réponse se soit avérée moins importante que prévue, c'était la première fois qu'une opération touristique ontarienne s'adressait directement à ces clientèles cibles dans leur propre langue. Il va sans dire qu'un effort "de pionnier" sera requis pour développer pleinement cette nouvelle initiative.

À la fin de la saison estivale, des visites organisées de première classe au cours desquelles les touristes devaient voyager à bord du train Northlander et du catamaran Chief Commanda II et se déplacer par autobus, ont été mises sur le marché pour

l'automne. Cependant, la clientèle visée, dont la majorité vivait d'une pension fixe et d'autres revenus de retraite, n'a pas répondu à l'appel publicitaire à cause de la saturation des médias par des nouvelles incessantes sur l'arrivée de la récession.

Pour sa seconde et dernière année, la campagne publicitaire "Soyez mon invité" a été totalement repensée; elle incluait un marketing plus intensif avec des occasions de vacances dans le Nord susceptibles d'intéresser les personnes qui



souffrent du mauvais état des routes, d'une aération inadéquate dans les aéroports, du taux croissant de criminalité et des foules abondantes dans les marchés touristiques qu'elles fréquentent habituellement.

À North Bay, la Division du tourisme a entrepris à l'automne des travaux d'aménagement d'installations où seront produits des documentaires sur rubans magnétoscopiques Betacam par des équipes professionnelles. Ainsi, des vidéos et des commerciaux touristiques seront réalisés pour Ontario Northland et ses associés de l'industrie du tourisme. Parallèlement, nous avons commencé à mettre au point les éléments de planification et de production d'une toute nouvelle campagne de marketing touristique avec le "tout Nord" comme thème. Cette campagne doit débuter dès l'automne de 1991 en prévision de la saison touristique 1992, au moment où, nous l'espérons, les effets néfastes de la récession et de la TPS auront cessé et de nouvelles occasions pour le tourisme dans le Nord se présenteront.

Les ciels du Nord

THE NORTHERN WAY

norOntair

LA VOIE DU NORD

0664400024291

Passenger Ticket and Baggage Check issued by

Billet de Passage et Bulletin de Bagages émis par

norOntair
555 Oak Street E
North Bay, Ontario
P1B 8L3

Member/Membre
Air Transport Association of Canada
T 194

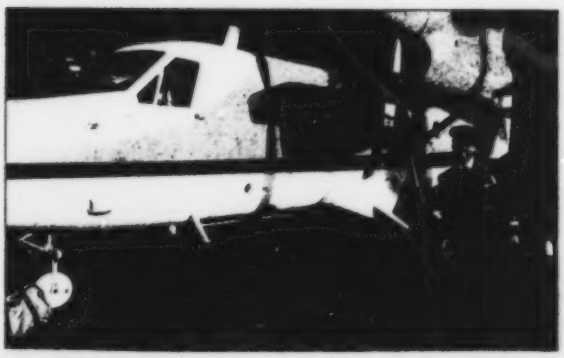
norOntair, la première compagnie d'aviation commerciale à offrir des vols réguliers à bord d'aéronefs Dash-8, constitue une liaison aérienne essentielle pour les voyageurs en partance pour Toronto et les villes du monde entier depuis les principaux aéroports du Nord ontarien.

En raison de la qualité des itinéraires de ses Dash-8, et après avoir établi des tarifs paritaires avec divers autres transporteurs aériens, norOntair a transporté plus de voyageurs cette année.

Des revenus de 12,5 millions de dollars en 1990 ont permis à norOntair de réduire d'un demi-million de dollars le montant des subsides requis pour desservir les communautés où le volume de passagers est insuffisant pour que le service soit économiquement viable.

Puisqu'aucunes modifications importantes à ses itinéraires ou à ses horaires n'ont été nécessaires au cours de l'année, norOntair a porté son attention sur le choix d'un aéronef de substitution pour remplacer sa flotte de Twin Otter qui effectue les plus longs parcours. Bien que le Twin Otter possède l'une des meilleures fiches d'entretien et de sécurité dans l'industrie de l'aviation, le voyageur l'apprécie peu parce que ses moteurs sont fort bruyants, sa cabine non pressurisée et ses sièges peu nombreux. Des recommandations relativement à l'achat d'un avion de remplacement, fondées sur les exigences de chargements, sur l'état des aéroports, sur les conditions météorologiques et les facteurs de facilité d'entretien et de sécurité, doivent être déposées en 1991.

Les voyages d'affaires constituent le marché principal de norOntair; cependant, d'autres possibilités commerciales, notamment les voyages nolisés et les voyages spéciaux de chasse et de pêche, organisés conjointement avec des pavillons ou des camps éloignés, commencent à manifester un certain potentiel de croissance.



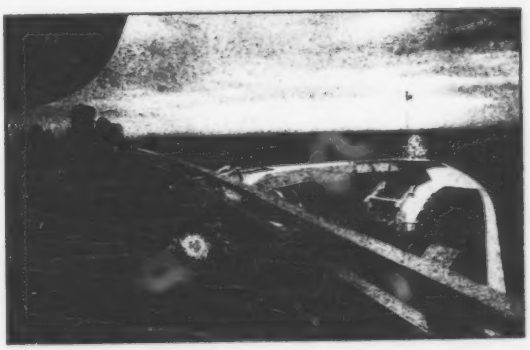
Par le biais de sa compagnie norOntair, Ontario Northland dessert 23 localités.

Les eaux du Nord

En raison de l'extension des horaires de navigation du Chi-Cheemaun au printemps et à l'automne, et de l'ajout du traversier Nindawayma à l'horaire d'été, le transport des touristes et de la population locale entre Tobermory et South Baymouth s'est effectué beaucoup plus efficacement cette saison. Toutefois, les passagers et les véhicules n'ont pas été aussi nombreux que prévus, ce qui est probablement lié au début de la récession.

Le Chi-Cheemaun et le Nindawayma sont les plus grands traversiers à naviguer sur les Grands Lacs.

Au cours de l'hiver, des travaux de réfection d'usage ont été effectués sur le Chi-Cheemaun, tandis que d'importants travaux de remise en état ont été exécutés sur le Nindawayma afin qu'il réponde aux normes opérationnelles d'Ontario Northland.



Passagers et marchandises peuvent se rendre à North Bay ou profiter de nos traversées de Tobermory à South Baymouth, et de Moosonee à Moose Factory.

En raison des nouveaux produits touristiques mis au point pour le catamaran de croisière Chief Commanda II, et à la suite de campagnes de marketing intensives à l'échelle locale et régionale, la clientèle de ce bateau qui navigue sur le lac Nipissing a augmenté de 23 p. cent comparativement à l'année précédente. Par contre, l'opération dans son ensemble a enregistré des pertes financières en raison des coûts d'exploitation, notamment en ce qui a trait aux croisières habituelles à la Rivière-des-Français pour lesquelles la demande de transport a connu une importante baisse. Une révision exhaustive des produits, des horaires et du marketing s'impose pour la saison de croisières 1991.

La hausse du tonnage de marchandises transportées pendant la saison est grandement attribuable aux travaux de réfection majeurs effectués sur le chaland Manitou II qui fait la navette sur la rivière Moose, entre Moosonee et l'île Moose Factory. Une révision obligatoire des moteurs de ce vaisseau est prévue au cours de l'hiver.

Les rails du Nord

Ontario Northland

1205111

COCHRANE

MOOSONEE

GST NO. NO TPS R 12700025

Les pertes de revenu dans le secteur du transport de marchandises par train au cours de l'année, particulièrement celle de plus de 11 millions de dollars à la suite de la fermeture des mines Sherman et Adams, ont nécessité une restructuration en profondeur des opérations ferroviaires. La réduction des employés s'est chiffrée à 140 et a surtout été effectuée par le biais de mises à la retraite et d'une diminution naturelle des effectifs. Malgré cette situation, le chemin de fer doit quand même maintenir des réseaux de voie ferrée et de soutien pour garantir des opérations sécuritaires, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Des négociations se sont poursuivies avec Canadien National relativement à l'achat de la voie ferrée North Line, et à l'acquisition de propriétés et de certaines structures qui, éventuellement, rendront possible l'implantation d'un service de transport par chemin de fer d'Ontario Northland entre Cochrane et Hearst.

Le programme de construction de voitures pour voyageurs va bon train; sept voitures sont maintenant en service. Mais l'avenir du programme dépend du gouvernement de l'Ontario qui prendra prochainement des décisions concernant le transport des voyageurs par rail dans le Nord.

Une nouvelle ligne d'embranchement particulier jusqu'à l'aéroport de Moosonee a été complétée. Il s'agit d'une première étape dans le cadre du rétablissement de cette communauté à titre de centre d'expédition majeur de marchandises vers la région de la Baie James. Nous avons aussi amélioré les raccordements de transporteurs ferroviaires aux moyens de transport par avion, par camion et par chaland.

En été, l'Express de l'Ours Polaire accueille des touristes venus du monde entier pour participer à une excursion nordique à destination de Moosonee et de Moose Factory.

Au cours des deux prochaines années, la Direction des services ferroviaires s'efforcera d'attirer de nouveaux clients dans le domaine du transport de marchandises, d'améliorer l'efficacité de ses services et de réduire les coûts globaux. Une restructuration du marketing relativement au transport des marchandises est également en cours afin de hausser le niveau de communication et de collaboration dans ce secteur avant la fin de l'année.

Les travailleurs qualifiés de nos ateliers de North Bay construisent le train tout électrique le plus moderne en Amérique du Nord jamais conçu pour le transport des voyageurs.

Les routes du Nord

transport le moins cher.

Le service de messageries par autobus BPX est toujours un mode de livraison essentiel pour les colis de petite et de moyenne dimensions.

Les voyages organisés à partir du Nord ontarien aux principaux sites d'attraction et aux États-Unis sont toujours aussi populaires, surtout parmi les personnes à la retraite. Cette année, la compagnie a vendu plus de 30 voyages organisés.

Des négociations ont été entamées avec la compagnie d'autobus Gray Coach afin de prendre la relève de cette dernière en ce qui a trait aux itinéraires North Bay-Toronto et Sudbury-Toronto. La compagnie Ontario Northland prévoyait que ces pourparlers déboucheraient sur un achat global et définitif comprenant les permis d'itinéraires sur les routes principales et secondaires, quelques autocars de grande route, et certains bâtiments et propriétés. La compagnie a entrepris ce projet pour fournir un service d'autobus direct entre Toronto et les destinations du Nord ontarien, pour améliorer ses horaires et offrir des occasions de voyages organisés vers le Nord dans le but de rehausser l'ensemble de ses initiatives touristiques.

Tous les jours, les autobus d'Ontario Northland sillonnent les routes du Nord ontarien; ils déplacent des voyageurs venus d'ici ou d'ailleurs, et livrent les colis rapidement et efficacement.

Un service d'autobus régulier à prix modique dans le nord-est ontarien continue d'être un mode de déplacement important pour la population locale. À titre de preuve, le nombre de voyageurs qui utilisent ce service a augmenté pendant que la récession obligeait les gens à choisir le moyen de

Ontario Northland ne cesse d'améliorer ses horaires, ses itinéraires, ainsi que le confort et l'aménagement de ses transporteurs et de ses gares afin de mieux satisfaire sa clientèle.

Service aux voyageurs

Le contexte économique en 1990 a justifié le maintien d'un équilibre entre la nécessité de hausser nos tarifs pour augmenter nos recettes et, par conséquent, couvrir nos coûts d'exploitation et d'établissement croissants, et la diminution du pouvoir d'achat des voyageurs et des touristes.

Le nombre de voyageurs à bord du train Northlander entre Toronto et Cochrane n'a connu aucune baisse sensible, mais une résistance considérable à la hausse des tarifs, et celle du prix des aliments et des boissons a été manifestée. Le train Little Bear qui dessert Cochrane, Moosonee et Moose Factory a transporté autant de voyageurs qu'à l'habitude; de plus, la demande provenant des touristes désireux de faire du canot ou d'effectuer des randonnées écologiques a légèrement augmenté. Plusieurs opérations ont été mises sur pied afin de favoriser de telles expériences; certaines d'entre elles ont été réalisées en partenariat avec des experts du ministère des Richesses naturelles.

Le camp de chasse aux outardes de Hannah Bay continue d'attirer les chasseurs à la recherche d'une expérience de tir d'oiseaux au vol unique en son genre. Par contre, à lui seul, ce produit ne peut être suffisamment rentable pour étendre la portée de ses ventes aux États-Unis et ailleurs à l'étranger.

En réponse à des pressions considérables du public pour le remplacement du service de train de nuit à destination de Toronto annulé il y a un an à la suite des coupures de VIA RAIL, nous avons entamé des négociations avec les autorités du gouvernement du Canada pour le financement d'un nouveau service de nuit vers la même destination. Malheureusement, cette option s'est avérée impossible; par contre, Ontario Northland attend le résultat de délibérations ultérieures à cet égard par le gouvernement provincial.

Grâce à nos nouvelles installations pour voyageurs dans nos terminus de Toronto, de North Bay, d'Englehart, de Timmins, de Kirkland Lake et de Cochrane, notre clientèle peut maintenant bénéficier d'un plus grand confort, d'une meilleure facilité de mouvement et d'un service de train et d'autobus plus efficace.

À la fin de l'année, deux voitures-autorails conçues pour transporter des voyageurs et des denrées alimentaires, ainsi que trois groupes auxiliaires de puissance avaient été construits dans les ateliers de la compagnie à North Bay dans le cadre de travaux d'assemblage d'un futur train tout électrique. Entre-temps, les trois groupes auxiliaires de puissance sont en service sur le train Little Bear. Conditionnellement aux décisions concernant le financement de cette réalisation, nous prévoyons que la construction de ce train sophistiqué et tout électrique sera achevée en 1993 au plus tard.

Les vacanciers sont fascinés par la vie traditionnelle des habitants du Nord ontarien et par la beauté et le symbolisme de leur culture.

Aménagement

Des cérémonies soulignées du symbolique premier coup de pelle ont marqué le début des travaux d'aménagement de 3 millions de dollars à Cochrane. Il s'agit de la rénovation complète de la gare ferroviaire érigée en 1910 et de la construction d'un hôtel adjacent de 23 chambres. L'architecture du nouvel édifice conservera le charme pittoresque de l'ancienne gare, bien que des matériaux et des techniques de construction modernes seront utilisés. Lors d'une cérémonie semblable à Kirkland Lake, des dignitaires ont procédé à l'inauguration de travaux d'aménagement évalués à 8 millions de dollars; les installations comprendront une nouvelle gare d'autobus et 30 000 pieds carrés additionnels à l'étage supérieur où seront regroupés bureaux et commerces de détail. Il est prévu que ces deux complexes seront achevés vers le milieu de 1991.

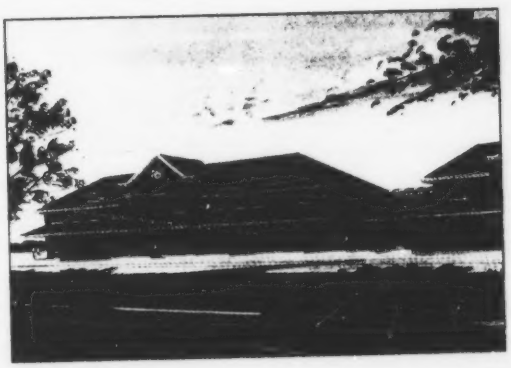
Par ailleurs, la compagnie a entamé des négociations avec des sociétés d'aménagement autochtones pour la réalisation conjointe d'un hôtel à Moosonee dans le cadre global de la revitalisation de l'attrait touristique de l'Express de l'Ours Polaire.

La nouvelle gare de North Bay a officiellement ouvert ses portes à l'automne et fournira aux voyageurs de meilleurs services de transport par autobus et par chemin de fer.

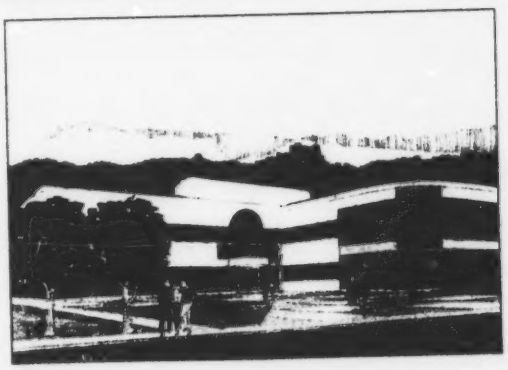
À Timmins, on a procédé à des tests environnementaux et à des opérations de rezonage à la lumière des travaux d'aménagement que la compagnie prévoit entreprendre sur certains terrains de la cour de chemin de fer maintenant vacants au centre-ville. Des arrangements ont aussi été pris afin que d'autres terrains au centre-ville, non requis pour des fins d'aménagement, soient vendus et transférés à la municipalité.

À Temagami, la compagnie a conclu l'achat de certaines propriétés adjacentes à une parcelle de terrain de chemin de fer dans le cadre de travaux d'aménagement touristique en collaboration avec TEMCOR, un consortium d'affaires géré et financé localement.

Les Services d'expertise internationale d'Ontario Northland, une filiale de sa Division de l'aménagement, ont complété plusieurs réalisations importantes, notamment une étude de préfaisabilité pour la construction d'un corridor de transport en Afrique de l'Est, un modèle des coûts de trafic ferroviaire pour la Banque Mondiale, et un programme de formation en aménagement ferroviaire commercial pour la Banque Mondiale et l'Union des chemins de fer africains. Plusieurs autres travaux d'envergure seront entrepris en 1991 tant au pays qu'à l'étranger.



À Cochrane, point de départ de l'Express de l'Ours Polaire, Ontario Northland est en voie de construire une nouvelle gare, un hôtel et un restaurant.



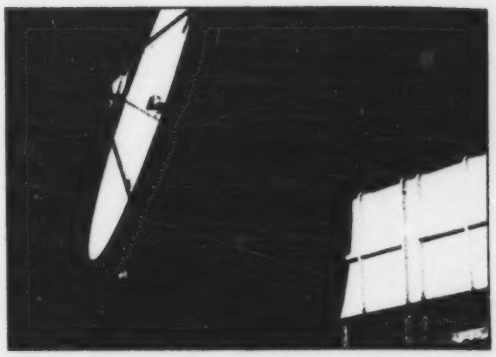
Les voyageurs pourront bientôt faire halte à Kirkland Lake, au tout nouveau complexe d'Ontario Northland où commerces et bureaux d'affaires seront regroupés sous un même toit.

Télécommunications

Dans le domaine des télécommunications, la troisième étape de quatre phases d'installation du câble de liaison en fibres optiques a été complétée au cours de l'année. En 1992, ces installations relieront toutes les communautés depuis North Bay jusqu'à Timmins et Cochrane.

Pour rehausser notre rôle avant-gardiste en matière technologique, nous avons conclu un accord avec IBM Canada et créé la Divison des systèmes. Cette nouvelle division nous a permis de devenir l'agent autorisé d'IBM dans le nord-est ontarien. Ses débuts ont été rapides avec la mise en application immédiate de systèmes de taille moyenne dans les industries de ressources et les établissements d'éducation. Nous avons cependant conservé notre commerce d'équipements de bureau dans le domaine des ordinateurs portatifs et des télécopieurs, malgré une baisse de la demande.

Les opérations de satellite pour la transmission d'émissions radio et d'appels interurbains ont été améliorées grâce au perfectionnement des stations terrestres et aux capacités additionnelles du satellite Anik C2.

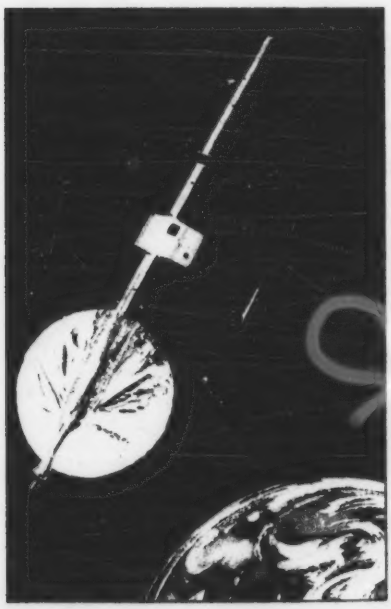


Fibres optiques, ordinateurs, stations terrestres. ON Telecom met tout en oeuvre pour faire bénéficier le Nord ontarien des avantages d'une technologie de pointe.

L'existence d'un noeud d'accès au système pancanadien DATAPAC permet désormais aux gens du Nord d'avoir accès aux bases de données informatisées, aux systèmes d'autorisation de cartes de crédit, au courrier électronique, de même qu'à une multitude d'autres services.

Le système SCADA (Acquisition des Données et Contrôle de Supervision) est désormais en service à Timmins et constitue un moyen informatisé pour surveiller tout le réseau des télécommunications.

Nous avons mis sur pied une nouvelle campagne de marketing pour notre service IBM et l'extension de nos lignes de produits industriels et ceux de consommation. Il s'agit d'une publicité médiatique intense du produit et d'une campagne de publicité directe par courrier auprès de plus de 12 000 commerces, de North Bay jusqu'à Moosonee, illustrant les produits d'entreprise, les ordinateurs, les réseaux, les appareils téléphoniques pour interurbains, la présence en régions éloignées et la conception de systèmes. Cette campagne a permis de mieux faire connaître notre Division des systèmes et ses services, et de découvrir de nouveaux marchés.



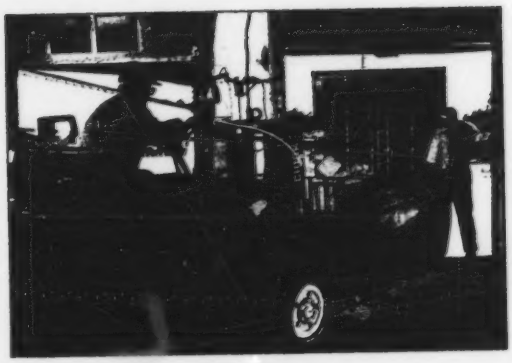
Que ce soit à l'échelle régionale, nationale ou internationale, l'isolement du Nord est maintenant chose du passé grâce à Ontario Northland.

Star Transfer

Star Transfer, notre Division de camionnage, a continué de subir des pertes de revenu durant l'année, à mesure que l'exploration et les opérations minières diminuaient à cause de la baisse de la demande en métaux. Une même tendance dans les secteurs manufacturiers et ceux de l'industrie forestière a contribué à son tour à un déclin dans le domaine du transport routier des marchandises.

Les frais d'exploitation sont restés élevés durant l'année en raison des coûts substantiellement supérieurs du carburant et d'entretien dans le Nord, lesquels n'ont pu être contrebalancés par une hausse des tarifs de transport à cause d'une concurrence industrielle accrue engendrée par la déréglementation.

La compagnie s'est engagée dans une planification intensive en vue de réduire le coût élevé des terminus et d'autres espaces. Par la même occasion, les itinéraires et les horaires ont été rationalisés afin de garantir une plus grande efficacité. La plupart de ces changements opérationnels seront réalisés en 1991.



Star Transfer a bâti sa renommée sur l'efficacité de son personnel et de ses services.

Beau temps, mauvais temps, les camionneurs de Star Transfer veillent à ce que les marchandises parviennent à destination dans les délais prévus.

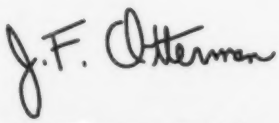
RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À la Commission de transport Ontario Northland et
au ministre du Développement du Nord.

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 1990 et les états des résultats consolidés et bénéfices non répartis, du surplus d'apport consolidé et de l' évolution de la situation financière consolidée de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la Direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la Direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 1990, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.



Toronto (Ontario)
le 15 mars 1991

J.F. Otterman, F.C.A.,
Vérificateur provincial adjoint

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Bilan consolidé
au 31 décembre 1990

(en milliers de dollars)

	Actif	1990 $	1989 $
Actif à court terme	Encaisse et placements à court terme	943	8 374
	Débiteurs	23 893	17 119
	Matériaux et foumitures	11 880	12 869
	Frais payés d'avance	730	527
		37 446	38 889
Placements à long terme	Obligations d'état (valeur marchande 1 993$; 1989- 24 727$)	1 997	24 530
Autres éléments de l'actif	Fonds d'autoassurance (note 2) (valeur marchande 3 189$; 1989 - 2 898$)	3 244	2 832
	Concessions d'autobus	268	298
	Participation dans Télésat	150	150
	Achalandage	400	500
	Frais de régime de retraite reportés (note 3)	6 176	5 371
		10 238	9 151
Immobilisations (annexe 1)		226 883	207 918
		276 564	280 488

Approuvé au nom de la Commission:

M.D. Sinclair
Président du Conseil d'administration

P.A. Dyment
Président et directeur général

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Bilan consolidé
au 31 décembre 1990

(en milliers de dollars)

	Passif et avoir	1990 $	1989 $
Passif à court terme	Créditeurs et frais courus	**14 386**	20 107
Revenus reportés (note 4)		**856**	994
Provision pour fonds d'autoassurance (note 2)		**3 244**	2 832
Dette à long terme	Prêt de la province de l'Ontario, sans intérêt et sans modalité de remboursement	**35 208**	35 208
Avoir de la province de l'Ontario	Surplus d'apport	**13 828**	16 094
	Bénéfices non répartis	**209 042**	205 253
		222 870	221 347
		276 564	280 488

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Résultats consolidés et bénéfices non répartis
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1990

(en milliers de dollars)

	1990 $	1989 $
Revenus d'exploitation (annexe 2)	137 090	142 573
Dépenses d'exploitation (annexe 2)	131 400	128 437
Bénéfice d'exploitation	5 690	14 136
Intérêts sur placements	3 414	4 773
Intérêts débiteurs	(138)	(142)
Primes d'incitation à la retraite (note 5)	(5 177)	-
Bénéfice net pour l'exercice	3 789	18 767
Bénéfices non répartis, solde au début	205 253	186 486
Bénéfices non répartis, solde à la fin	209 042	205 253

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Surplus d'apport consolidé
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1990

(en milliers de dollars)

		1990 $	1989 $
Solde au début de l'exercice		**16 094**	18 358
Ajouter:	Services maritimes (Moosonee) amélioration de la barge	-	150
		16 094	18 508
Déduire:	Amortissement	**2 266**	2 414
Solde à la fin de l'exercice		**13 828**	16 094

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Évolution de la situation financière consolidée
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1990

(en milliers de dollars)

		1990 $	1989 $
Exploitation	Bénéfice net pour l'exercice	3 789	18 767
	Postes ne comportant aucun mouvement d'encaisse:		
	Amortissement	7 621	6 655
	Amortissement et perte sur vente (profit sur vente) d'obligations	308	(345)
	Augmentation des débiteurs	(6 774)	(351)
	Diminution (augmentation) de matériaux et fournitures et frais payés d'avance	786	(123)
	Diminution des créditeurs	(5 721)	(3 084)
	Amortissement des revenus reportés	(138)	(82)
	Augmentation des frais de régime de retraite reportés	(805)	(745)
		(934)	20 692
Financement	Remboursement en capital de la province	-	150
Investissement	Augmentation des immobilisations	(29 789)	(32 438)
	Achat d'obligations	-	(1 190)
	Produits de la vente d'obligations	22 355	14 944
	Produits de la vente d'immobilisations	937	671
		(6 497)	(18 013)
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme au cours de l'exercice		(7 431)	2 829
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice		8 374	5 545
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice		943	8 374

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Annexe des immobilisations
au 31 décembre 1990

Annexe 1

(en milliers de dollars)

		1990 $	1989 $
Chemins de fer	Voies	**126 416**	121 458
	Immeubles	**29 826**	23 912
	Équipement	**56 233**	48 221
Télécommunications		**64 067**	57 096
Autobus		**3 685**	3 162
Bateaux		**967**	967
norOntair	Avions	**15 943**	15 943
	Autres	**3 940**	3 940
Star Transfer Limited	Véhicules	**2 384**	2 169
	Autres	**1 296**	1 185
The Owen Sound Transportation Company, Limited	Navires	**19 811**	19 811
	Autres	**385**	381
		324 953	298 245
Moins: amortissement cumulé		**124 140**	114 947
		200 813	183 298
En construction		**26 070**	24 620
Immobilisations		**226 883**	207 918

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1990

Annexe 2

(en milliers de dollars)

		1990 $	1989 $
Services ferroviaires	Revenus de ventes	42 985	52 210
	Remboursement du gouvernement (note 6)	18 233	20 256
	Total des revenus	61 218	72 466
	Dépenses	66 376	71 065
	Bénéfice (perte) d'exploitation	(5 158)	1 401
Télécommunications	Revenus de ventes (note 7)	42 069	39 337
	Dépenses	28 843	26 703
	Bénéfice d'exploitation	13 226	12 634
Services aériens	Revenus de ventes	12 492	10 203
	Remboursement du gouvernement (note 6)	4 000	4 500
	Total des revenus	16 492	14 703
	Dépenses	15 553	12 674
	Bénéfice d'exploitation	939	2 029
Services de transport /de messagerie	Revenus de ventes	4 773	5 328
	Dépenses	6 619	6 450
	Perte d'exploitation	(1 846)	(1 122)
Services maritimes (Owen Sound)	Revenus de ventes	5 127	5 126
	Remboursement du gouvernement (note 6)	1 400	-
	Total des revenus	6 527	5 126
	Dépenses	7 423	5 608
	Perte d'exploitation	(896)	(482)

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1990

Annexe 2
(Suite)

(en milliers de dollars)

		1990 $	1989 $
Services d'autobus	Revenus de ventes	5 358	5 086
	Dépenses	5 622	5 165
	Perte d'exploitation	(264)	(79)
Services maritimes (North Bay)	Revenus de ventes	338	283
	Dépenses	653	506
	Perte d'exploitation	(315)	(223)
Services maritimes (Moosonee)	Revenus de ventes	103	85
	Remboursement du gouvernement (note 6)	62	62
	Total des revenus	165	147
	Dépenses	172	155
	Perte d'exploitation	(7)	(8)
Installations touristiques (Hannah Bay)	Revenus de ventes	150	97
	Dépenses	139	111
	Bénéfice (perte) d'exploitation	11	(14)
Total de l'exploitation	Revenus de ventes	113 395	117 755
	Remboursement du gouvernement (note 6)	23 695	24 818
	Total des revenus	137 090	142 573
	Dépenses	131 400	128 437
	Bénéfice d'exploitation	5 690	14 136

Voir les annexes et les notes complémentaires aux états financiers consolidés.

COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

Notes complémentaires aux états financiers consolidés
31 décembre 1990

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

(a) Méthode de comptabilité

Les états financiers consolidés ci-inclus ont été préparés par la Direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company, Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

(b) Matériaux et fournitures

À l'exception de rails usagés, tous les matériaux et fournitures sont évalués au prix payé le plus récent. Les rails usagés sont évalués à la valeur d'utilisation prévue.

(c) Placements à long terme

Les placements à long terme sont présentés au coût d'achat moins la valeur non amortie de la prime ou de l'escompte lors de l'achat.

(d) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont présentées au coût d'achat.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation probable de ces éléments d'actif.

Les durées d'utilisation probable pour les principales catégories d'immobilisations sont les suivantes:

Voies-Grande ligne et lignes secondaires	20 à 50ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Navires	30 ans
Équipement de télécommunication	15 ans
Avions	10 ans
Bateaux	20 ans
Véhicules	3 ans
Autobus	10 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour les coûts de certaines immobilisations destinées à l'exploitation désignée non commerciale par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût historique avec un crédit compensatoire au surplus d'apport. L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé comme une réduction au surplus d'apport.

(e) Autres éléments de l'actif

Les concessions d'autobus et l'achalandage sont présentés au coût d'achat non amorti et l'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 10 ans. Le fonds d'autoassurance et la participation dans Télésat sont présentés au coût d'achat.

(f) Impôts sur le revenu

Comme société de la Couronne de la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées d'impôts sur le revenu et par conséquent, il n'y a aucune provision pour l'impôt dans ces états financiers.

(g) Congés payés

La Commission comptabilise les paiements pour congés acquis selon la méthode de comptabilité de caisse. Il n'y a donc aucun frais couru à la fin de l'exercice financier pour les congés acquis mais impayés. Si les montants de ces congés acquis mais impayés avaient été inclus dans les comptes, le passif à court terme aurait augmenté d'environ 4 112 000$ (1989 - 4 480 000$) avec une diminution correspondante des bénéfices non répartis.

2. FONDS D'AUTOASSURANCE

La Commission suit une politique d'autoassurance pour les dégâts occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autoassurance comprennent une prime de 100 000$ payée par la Commission en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds.

3. RÉGIME DE RETRAITE

La Commission est fiduciaire du régime de retraite mixte pour tout le personnel permanent.

Le coût net des prestations du régime de retraite est établi de façon actuarielle en se fondant sur les évaluations les plus précises que possible de la gestion et en utilisant la méthode des prestations prévues réparties au prorata des durées de service des employés. Le coût net des prestations du régime de retraite comprend l'amortissement, sur les durées restantes de service des cotisants, du surplus initial net du régime et des prestations gagnées en 1990. La valeur des immobilisations du régime de retraite a été établie en fonction d'une valeur de marché reconnaissant pour base la différence entre les valeurs marchandes et comptables à la fin de chaque année et sur une période de cinq ans.

La part de la Commission en ce qui se rapporte au coût net des prestations du régime gagnées par les employés au cours de l'année est de 1 397 000 $ (1989 - 1 496 000$). En 1990, la Commission a consolidé un montant de 2 202 000 $ (1989 - 2 241 000$). L'excédent du montant consolidé par rapport au coût net des prestations gagnées est inscrit au bilan comme frais de régime de retraite reportés.

Au 31 décembre 1990, l'évaluation actuarielle qui avait été préparée à des fins de comptabilité montrait un surplus de 12 984 000$ (1989 - 19 331 000$), ce qui représente l'excédent de l'actif du régime, soit de 206 230 000$ (1989 - 207 243 000$), sur les prestations de régime à payer, soit de 193 246 000$ (1989 - 187 912 000$). Cette évaluation tient compte d'un taux d'intérêt prévu sur les actifs du régime de 7,5% et des augmentations de salaire prévues de 5,5%.

4. REVENUS REPORTÉS

En 1985, la Commission a reçu un remboursement de 1 740 000$ pour les pertes en revenu occasionnées par les modifications apportées à certains circuits téléphoniques interurbains. Cette somme est amortie au bénéfice d'exploitation sur les huit années qui restent de l'accord initial.

5. PRIMES D'INCITATION À LA RETRAITE

Durant l'exercice, l'un des principaux clients de la Commission a cessé ses opérations à deux de ses mines situées dans le Nord de l'Ontario. Dans le cadre de cette fermeture de mines, des primes d'incitation à la retraite ont été offertes aux employés intéressés de la Commission. Un nombre total de 107 employés ont accepté l'offre en cause à un coût de 5 177 000$.

6. REMBOURSEMENT DU GOUVERNEMENT

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 1990.

Une partie de ce montant en ce qui a trait aux pertes d'exploitation du train de service aux voyageurs entre North Bay et Toronto est reçue de l'Agence de transport national du Canada en vertu de l'article 261 de la Loi du chemin de fer.

6. REMBOURSEMENT DU GOUVERNEMENT (Suite)

Les détails du remboursement reçu du gouvernement sont comme suit:

		1990 $	1989 $
De la province de l'Ontario:			
	Chemins de fer - Services aux voyageurs et ligne de Moosonee	16 235 000	17 810 000
	Services aériens	4 000 000	4 500 000
	Services maritimes (Moosonee)	62 000	62 000
	Services maritimes (Owen Sound)	1 400 000	-
De l'Agence de transport national		1 998 000	2 446 000
		23 695 000	24 818 000

7. ACCORDS SUR LES REVENUS DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

La Commission a conclu des accords de partage de revenu avec Bell Canada et Northern Telephone Limited, filiales de Bell Canada Enterprises Inc.. Ces accords peuvent être résiliés par l'un ou l'autre des partis à la suite d'un préavis de 180 jours et de 60 jours respectivement. Environ 70% (73% en 1989) des revenus de télécommunications reposent sur ces accords.

8. ENGAGEMENTS

Achat de chemin de fer

La Commission a conclu un accord avec Canadian National Railway Company pour l'achat, pour un montant nominal, de certains terrains, bâtisses et installations ferroviaires pour fin d'opérations situés entre Cochrane et Calstock dans la province de l'Ontario. Cet accord a été approuvé par l'Agence de transport national du Canada, mais doit être approuvé par le gouvernement fédéral et provincial avant d'être finalisé.

Achat de Gray Coach

La Commission a conclu un accord pour l'achat de certains éléments d'actifs de Gray Coach Lines Inc. pour une somme de 7$ millions. Cet accord doit être approuvé par une agence de régulation ainsi que par le gouvernement de l'Ontario avant d'être finalisé.

9. CHIFFRES COMPARATIFS

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.